

Verkehrsregeln für die nicht allgemein zugänglichen Flächen am Salzburg Airport

Gültig ab **Oktober 2023**



Airport Operations
Salzburger Flughafen GmbH
Innsbrucker Bundesstraße 95
5020 Salzburg
airside@salzburg-airport.at

Erstmaliges Inkrafttreten: Oktober 2008

Freigegeben durch: Accountable Manager

Zuständigkeit:

Prozessverantwortung: Airside Operations Manager

Abteilung Airport Operations
0662 8580 451
airside@salzburg-airport.at

Veränderungen dürfen nur durch den Bereich Operations & Services, Abteilung Airport Operations durchgeführt werden.

Prüfliste der Änderungen

Rev.:	Datum:	Grund der Änderung	Kapitel:	Verfasser:	Change-Nummer:
0	Okt 2008	Erstellung	alle	LAE	--
1	Mai 2012	Korrekturen	alle	ENC	--
2	28.06.2021	EASA Amdt. 5	alle	GUB	EBK210041
3	02.01.2023	Aktualisierungen; Ergänzung Kennzeichnung von Bodenfahrzeugen	1.4, 2.1, 3.2, 3.5, 7.3	ENC	EBK230002
4	16.06.2023	Korrektur/Ergänzung	5.2	ENC	EBK230049
5	10.10.2023	Neue Verkehrsflächen EES Halle (Code E / F Verfahren)	3.3.2, 5.4	ENC	EBK230081

Dokumentenprüfung erfolgt alle 5 Jahre.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
1.1 Geltungsbereich	6
1.2 Einschlägige Rechtsvorschriften	6
1.3 Verantwortlichkeiten	6
1.4 Erlaubniskarte und Zufahrtsberechtigung	7
1.5 Fahrberechtigung	7
2 Einführung in den Flugplatz	8
2.1 Ortskunde	8
2.1.1 Vorfelder	8
2.1.2 Fahrbereiche	8
2.1.3 LFZ-Abstellpositionen	8
2.1.4 Rollgassen	9
2.1.5 Manövrierflächen	9
2.1.6 Exits	9
2.2 Optische Hilfen	10
2.2.1 Markierungen	10
2.2.2 Verkehrszeichen	11
3 Verhaltensregeln	12
3.1 Grundregeln	12
3.1.1 Fahrzeugüberprüfungen	12
3.1.2 Einsatz von Fahrzeugen	12
3.1.3 Kommunikation	13
3.2 Sicherheitsvorschriften	13
3.2.1 Allgemeine Sicherheitsvorschriften	13
3.2.2 Warnbekleidung nach EN ISO 20471	14
3.2.3 Verkehrshindernisse und Verunreinigungen (FOD)	14
3.2.4 Sicherheitsvorschriften im Bereich des Tanklagers	14
3.2.5 Personenbeförderung und Ladung	15
3.3 Verhalten für Verkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis	15
3.3.1 Fußgänger	15
3.3.2 Einspurige Fahrzeuge	15
3.4 Verhalten in Fahrbereichen	16
3.4.1 Geschwindigkeitsbegrenzung	16
3.4.2 Fahrstraßen	16
3.4.3 Ein- und Ausrollen von LFZ	16
3.5 Vorrangregeln	18
3.6 Halten und Parken	18
4 Sicherheitszone um ein abgestelltes Flugzeug	19

4.1	Allgemeines	19
4.2	Strahltriebwerke	20
4.3	Propellertriebwerke	20
4.4	Be- und Enttankung	20
4.4.1	Jet A1-Kraftstoff	20
4.4.2	Unterweisung lt. § 6 Abs. 2 VEXAT	20
4.4.3	Verhalten bei übergelaufenen Kraftstoffen	22
4.5	Rückwärtsfahren von Kraftfahrzeugen in der Sicherheitszone	22
5	Besondere Verfahren	23
5.1	Verhaltensregelung bei schlechter Sicht (Low Visibility Procedure)	23
5.2	Blitztätigkeit innerhalb 3 NM	24
5.3	Winterliche Verhältnisse	24
5.4	Rollverkehr eines Code Letter E bzw. F LFZ	25
6	Verhalten bei Not- und Unfällen	26
6.1	Verkehrsunfall	26
6.2	Arbeitsunfall	26
6.3	Brand	26
6.4	Notfall / Krise	26
7	Safety & Compliance	27
7.1	Verkehrsüberwachung	27
7.2	Human Factors	27
7.3	Safety Management System	28
I.	Anhang	i
I.I	Ein- und Ausfahrten	i
I.II	Pläne	ii
I.II.I	Gesamtplan Vorfelder	ii
I.II.II	Hauptvorfeld	iii
I.II.III	GAC Vorfeld Nord	iii
I.II.IV	Areal Ost	iv

Abkürzungsverzeichnis

ACG	Austro Control GmbH (Österreichische Flugsicherung)
ADM	Airside Operations Duty Manager
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Oberste Zivilluftfahrtbehörde)
DW	Durchwahl
FOD	Foreign Object Debris (Fremdkörperbruchstücke)
GAC	General Aviation Center (Allgemeine Luftfahrt)
HFP	Human Factors Principles
HOD	Hangar ohne Dach
idgF	in der geltenden Fassung
LFZ	Luftfahrzeug
LVP	Low Visibility Procedure
RKL	Rundum-Kennlicht
SFG	Salzburger Flughafen GmbH
SMS	Safety Management System
StVO	Straßenverkehrsordnung
TWR	Tower (Flugplatzkontrollstelle)
TWY	Taxiway (Rollbahn, ehem. Rollweg)
VAA	Verfahrensweisung Airside Operations
VEXAT	Verordnung explosionsfähige Atmosphären
ZFBB	Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen
ZFBO	Zivilflugplatzbetriebsordnung

1 Einleitung

1.1 Geltungsbereich

Dieses Dokument beschreibt die Verkehrsregeln auf den nicht allgemein zugänglichen Flächen am Flughafen Salzburg. Fahrzeug- oder gerätespezifische Unterschiede, die beim Befahren des Vorfeldes mit denselben zu beachten sind, werden in den jeweiligen Geräteschulungen behandelt.

1.2 Einschlägige Rechtsvorschriften

- EU-Verordnung 139/2014
- Luftfahrtgesetz (LFG, BGBl 253/1957 idgF)
- Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV, BGBl 313/1972 idgF)
- Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO, BGBl 72/1962 idgF)
- Luftverkehrsregeln (LVR, BGBl 56/1967 idgF)
- Straßenverkehrsordnung (StVO, BGBl 159/1960 idgF)
- Kraftfahrzeuggesetz (KFG, BGBl 267/1967 idgF)
- Führerscheingesetz (FSG, BGBl 1120/1997 idgF)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG, BGBl 450/1994 idgF) inkl. der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen
- Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz (FBG, BGBl 197/1998)
- EU-Verordnung 300/2008 bzw. 185/2010 inkl. Durchführungsverordnungen
- Zivilluftfahrt Meldeverordnung (ZMV, 319/2007)
- Zivilluftfahrt-Vorfall-und-Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV, 318/2007)

Die Gesetzestexte der österreichischen Rechtsvorschriften können unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Verhaltensregeln für Flugplatzbenützer gemäß §§ 15 ff ZFBO, die vom Flugplatzhalter zu erlassen sind:

- Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB)
- Verkehrsregeln für die nicht allgemein zugänglichen Flächen am Salzburg Airport
- Zutritts- und Zufahrtsregelung

Für die Verkehrsteilnehmer, die sich auf den nicht allgemein zugänglichen Flächen des Salzburg Airport bewegen, haben die vorangeführten Rechtsvorschriften sowie die vom Flugplatzhalter aufgrund der Rechtsvorschriften erlassenen Verhaltensregeln Verbindlichkeit.

Zudem gilt für das Betreten oder Befahren der Abstellflächen die Betriebsvereinbarung zwischen der SFG und der ACG.

1.3 Verantwortlichkeiten

Verantwortlich für den Inhalt der vorliegenden Unterlage ist Airside Operations. Airside Operations obliegt auch die Festlegung von Rahmenbedingungen für die **Ausbildung zur**

Erlangung sowie die **Ausgabe** von Fahrberechtigungen (s. dazu VAA010). Bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln kann die Fahrerlaubnis vom Flugplatzhalter entzogen werden.

Die zuständige Behörde ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

1.4 Erlaubniskarte und Zufahrtsberechtigung

Das Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes ist nur mit einer vom Zivilflugplatzhalter ausgestellten gültigen **Erlaubniskarte** gestattet, die sichtbar zu tragen ist. Ausgenommen hiervon sind die unter § 25 Abs. 2 ZFBO aufgezählten Personenkreise (z.B. Crew, Passagiere, etc.).



Zum Betrieb von Bodenfahrzeugen auf nicht allgemein zugänglichen Flächen ist zusätzlich für das Fahrzeug eine Genehmigung des Zivilflugplatzhalters (**Zufahrtsberechtigung**) erforderlich. Ausgenommen sind hiervon:

- Fahrzeuge der alarmierten Rettungs- und Polizeikräfte nach Auslösung eines Übungs- oder Einsatzalarmes sowie
- Notarztfahrzeuge und Krankenwagen, sofern sie durch ein SFG-Lotsenfahrzeug geführt werden.

Anträge für Erlaubniskarten und Zufahrtsberechtigungen liegen in der Ausweisstelle auf. Die Anträge sind zwecks behördlicher Überprüfung rechtzeitig (mind. 4 Wochen) vor einem betrieblich notwendigen Betreten bzw. Befahren zu stellen.

Fahrzeuge, die auf den nicht allgemein zugänglichen Flächen des Flughafens Salzburg betrieben werden, müssen mit bestimmten Farben bzw. mit einem reflektierenden schachbrettartigen Muster gekennzeichnet werden (Details s. VAA 024 Kennzeichnung von Bodenfahrzeugen). Andere Fahrzeuge, die weder die spezifizierte Farbe aufweisen noch ein Schachbrettmuster führen und dennoch die nicht allgemein zugänglichen Flächen benutzen, sind von einem entsprechend gekennzeichneten Fahrzeug zu begleiten.

1.5 Fahrberechtigung

Der eigenständige Betrieb von Bodenfahrzeugen im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafens Salzburg ist jedoch nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gestattet, die eine gültige **Fahrberechtigung** und eine amtliche Fahrerlaubnis (mind. Führerschein Klasse B) besitzen. Voraussetzung zur Erlangung der Fahrberechtigung ist die Absolvierung einer auf den vorliegenden Verkehrsregeln aufbauenden Schulung.



Um den Sicherheitsbereich des Flughafens Salzburg befahren zu dürfen, muss jeder Fahrer zudem zum Führen von Fahrzeugen geeignet, auf der betreffenden Fahrzeugart umfassend ausgebildet und mit ihrer Führung und Bedienung vertraut sein.

Personen, die über keine SFG-Fahrerlaubnis verfügen, dürfen Fahrzeuge in nicht allgemein zugänglichen Bereichen nur mit Lotsung durch einen Follow Me befahren.

2 Einführung in den Flugplatz

In diesem Kapitel wird eine Einführung über die relevanten Flächen auf der Luftseite des Flughafens Salzburg sowie über die wichtigsten Markierungen und Zeichen gegeben.

2.1 Ortskunde

2.1.1 Vorfelder

Der Flughafen Salzburg verfügt über drei Vorfelder (Pläne s. Anhang):

- Hauptvorfeld
- GAC Vorfeld Nord und
- Aeral Ost (bzw. Apron East).

Das jeweilige Vorfeld darf nur insoweit betreten oder befahren werden, als dies dienstlich erforderlich ist!

Ein- und Ausfahrten dienen der Zu- und Ausfahrt in den bzw. aus dem sensiblen und nicht allgemein zugänglichen Sicherheitsbereich. Die Hauptzu- und -ausfahrt zum Vorfeld ist das Tor 5; in besonderen Fällen (z.B. Catering) kann auch Tor 3 verwendet werden. Fotos der Tore befinden sich im Anhang.

2.1.2 Fahrbereiche

Fahrstraßen

Fahrstraßen (Betriebsstraßen) sind durch weiße ununterbrochene Linien gekennzeichnet und dienen der Benutzung durch den Fahrzeugverkehr. Das Halten, Abstellen und Parken von Fahrzeugen auf Fahrstraßen ist verboten, außer der Verkehr verlangt dies.

Rollgassenquerungen

Rollgassenquerungen sind Fahrstraßen, die über Rollgassen am Vorfeld führen. Sie verlaufen zwischen den Positionen im rechten Winkel zur Betriebsstraße, die entlang der Gebäude verläuft.

Umfahrungsstraße

Die Umfahrungsstraße führt entlang der Innenseite des Zaunes des Flughafengeländes. Sie gehört zu den Manövriertflächen (s. 2.1.5) und darf nur von Personen, die eine entsprechende Schulung erhalten haben, befahren werden.

2.1.3 LFZ-Abstellpositionen

Abstellflächen umfassen die LFZ-Abstellpositionen. Sie sind durch ununterbrochene weiße Linien von den übrigen Flächen getrennt. Mehrere LFZ-Positionen aneinander gereiht nennt man Positionsblock.

Die Positionen am Hauptvorfeld sind von Nord nach Süd ansteigend nummeriert und nach deren Lage westlich oder östlich der Rollgasse mit einem Buchstaben gekennzeichnet. „W“ steht dabei für West und „E“ steht für East. Anstelle der Position W1 kann der Positionsblock „VT“ verwendet werden. Die Geräteabstellfläche von W1 darf in diesem Fall nicht verwendet werden.

Im Bereich des GAC Vorfelds Nord werden die Positionen östlich der Rollgasse von Nord nach Süd ansteigend nummeriert und mit dem Buchstaben „N“ für Nord bzw. „G“ für General Aviation (Allgemeine Luftfahrt) bezeichnet. Westlich der Rollgasse befinden sich weitere Positionen für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt (Kennzeichnung „G“).

Die Abstellfläche Ost weist keine Positionsmarkierung auf.

Pläne der Vorfelder inkl. Positionsmarkierungen befinden sich im Anhang.

Luftfahrzeuge dürfen grundsätzlich nur auf markierten Positionen abgestellt werden. Auf bestimmten Vorfeldbereichen ist eine Abstellung von LFZ abweichend von der Markierung und mit Unterschreitung der Mindesthindernisabstände gestattet („Hangar ohne Dach“, kurz HOD). Die Nutzung von Flächen als Hangar ohne Dach ist nur nach Absprache mit dem ADM möglich. Die Positionierung von LFZ im HOD ist nur mit Schleppern zulässig (kein Rollen mit eigener Motorkraft). Wenn LFZ im HOD positioniert sind, dürfen sie dort weder betankt noch abgefertigt werden.

2.1.4 Rollgassen

Die Zu- und Abrollwege, die zwischen den Positionsblöcken verlaufen und zu den LFZ-Abstellpositionen führen, nennt man Rollgassen.

Am Salzburg Airport gibt es im Bereich des Hauptvorfeldes zwischen den Positionsblöcken „W“ und „E“ die Rollgasse M und im Bereich des GAC Vorfelds Nord zwischen den Positionsblöcken „N“ und jenen für die Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt „G“ die Rollgasse G.

2.1.5 Manövrierflächen

Die Manövrierflächen umfassen Piste, Stoppflächen und Rollbahnen einschließlich der sie umgebenden Sicherheits- und Schutzstreifen sowie die Umfahrungsstraße. Die Vorfelder sind *nicht* Bestandteil der Manövrierflächen.

Das Betreten oder Befahren der Manövrierflächen darf nur mit entsprechender Schulung erfolgen, und nur nach Genehmigung des ADM und nach Freigabe der Flugplatzkontrollstelle (TWR). Wer die Manövrierflächen betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugplatzkontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich in Form einer vom Flugplatzhalter vorgeschriebenen Schulung zu unterrichten. Das erfolgreiche Absolvieren der Verkehrsregelschulung berechtigt nur zum Befahren des Vorfelds, jedoch nicht der Manövrierflächen!

2.1.6 Exits

Exits sind die Verbindungswege zwischen dem Vorfeld und den Manövrierflächen. Am Flughafen Salzburg gibt es vier Exits, die von Nord nach Süd aufsteigend nummeriert sind. Exit 1 und 2 verbinden das GAC Vorfeld mit den Manövrierflächen; Exit 3 und 4 sind Verbindungswege vom Hauptvorfeld zu den Manövrierflächen.

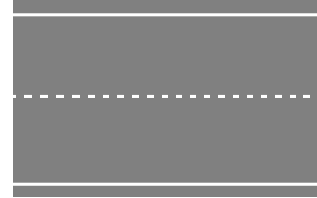
2.2 Optische Hilfen

2.2.1 Markierungen

Fahrstraße

Fahrstraßen sind durch weiße ununterbrochene Linien gekennzeichnet.

Das Halten, Abstellen und Parken von Fahrzeugen auf Fahrstraßen ist verboten, außer der Verkehr verlangt dies. Ausgenommen ist der Abschnitt der Fahrstraße unmittelbar vor dem GAC-Terminal, wo ein Halten zum Be- bzw. Entladen von Passagieren gestattet ist.



Leitlinie für Rollverkehr

Diese gelbe Linie dient zum Lotsen von Luftfahrzeugen.

Alternativ können Rollleitlinien auch die Farben blau oder orange haben. Am Flughafen Salzburg gibt es nur auf dem Positionsblock VT blaue Zu- bzw. Abrolllinien.



Geräteabstellflächen

Abstellflächen für Geräte, die der Flugzeugabfertigung dienen, sind mit roten ununterbrochenen Linien begrenzt.



Begrenzungslinie Zuständigkeitsbereich ACG-SFG

Die Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche von ACG und SFG ist durch eine rote Linie gekennzeichnet. Auf den Manövrierflächen (Flächen außerhalb der roten Begrenzungslinien) ist TWR für die Bewegungslenkung des gesamten Flugplatzverkehrs (LFZ, Fahrzeuge, Personen) bzw. die damit verbundene Erteilung von Freigaben zuständig.



Schraffierte Fläche

Schraffierte Flächen sind von abgestelltem Gerät oder sonstigen Hindernissen freizuhalten.



Zickzacklinie

Das Befahren einer mit Zickzacklinie gekennzeichneten Fläche ist bei entsprechender Vorsicht erlaubt.

Das Abstellen von Fahrzeugen und Geräten auf diesen Flächen ist nicht gestattet.



Unterflurhydrant

Auf den markierten Stellen ist das Abstellen von Fahrzeugen und Geräten streng verboten.



Rauchverbot

Rauchen, offenes Licht und Feuer (auch im Fahrzeug) verboten.



2.2.2 Verkehrszeichen

Stopp bei Flugzeugrollverkehr

In mit diesem Verkehrszeichen gekennzeichneten Bereichen ist insbesondere auf Rollverkehr von LFZ zu achten. Flugzeugrollverkehr hat in jedem Fall Vorrang!



Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit von 30 km/h ist einzuhalten.
(Gültig auf sämtlichen nicht allgemein zugänglichen Flächen)



Gehweg

Fußgänger müssen vorhandene Gehwege benützen.



3 Verhaltensregeln

3.1 Grundregeln

Die Bestimmungen der StVO sind insoweit anzuwenden, als in den vorliegenden Verkehrsregeln keine anderslautende Regelung festgelegt ist.

Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten,

- dass er sich und andere nicht gefährdet oder mehr als notwendig behindert,
- dass eine sichere und zügige Abwicklung des Fahrverkehrs gewährleistet ist,
- dass eine Beeinträchtigung des Flugbetriebes, insbesondere des Rollverkehrs, vermieden wird.

Personen dürfen in Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit im Sicherheitsbereich nicht in einem durch Alkohol, Drogen oder sicherheitsbeeinträchtigender Medikamente beeinträchtigten Zustand sein. Verkehrsteilnehmern ist es untersagt, im Dienst alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel zu sich zu nehmen (ASchG). Es gelten auch die einschlägigen Regelungen der Straßenverkehrsordnung bzw. des Führerscheingesetzes. Bei Verstößen gegen diese Bestimmungen wird vom Flugplatzhalter die Fahrerlaubnis entzogen.

3.1.1 Fahrzeugüberprüfungen

Fahrzeughalter und Fahrzeugführer sind dafür verantwortlich, dass die im Sicherheitsbereich eingesetzten Fahrzeuge entsprechend den kraftfahrzeugrechtlichen Bestimmungen verkehrs- und betriebssicher sind. Davon unberührt bleiben durch den Verwendungszweck bedingte Bauabweichungen und Anhängelasten. Jeder Fahrer hat sich bei der Fahrzeugübernahme vom verkehrs- und betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs zu vergewissern. Zu überprüfen sind dabei: Fehlermeldungen/Warnleuchten, Lenkrad, Fahrlicht, Bremsen, Kommunikations-einrichtungen (z.B. Funk, Transponder), Zustand der Reifen, Seitenspiegel, Scheibenwischer, Beladung, Lecks sowie Schäden.

Jegliche Mängel sind sofort dem Vorgesetzten zu melden. Bei Mängeln, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen, darf das Fahrzeug nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Unabhängig von dem Check bei Fahrzeugübernahme werden für die jeweiligen Fahrzeuge vorgeschriebene Tages-, Wochen- bzw. Monatschecks durchgeführt. Funkproben sind im Zuge der erwähnten Checks bzw. anlassbezogen durchzuführen.

3.1.2 Einsatz von Fahrzeugen

Der Einsatz von Fahrzeugen ist auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken. Unnötiges Laufenlassen der Motoren ist untersagt. Das Befahren der Bewegungsflächen und der mit diesen in Zusammenhang stehenden Verkehrswege ist nur mit Genehmigung des Zivilflugplatzhalters (Zufahrtsberechtigung gem. 1.4) gestattet. Genehmigungen werden grundsätzlich nur für Fahrzeuge erteilt, die für den Flugbetrieb (Luftfahrzeugversorgung) unmittelbar erforderlich sind, und werden temporär oder für ein Jahr ausgegeben (s. dazu VA OS 13.2). Wie Bodenfahrzeuge auf den nicht allgemein zugänglichen Flächen gekennzeichnet sein müssen (Farben, Schachbrettmuster, Drehleuchten), ist in VAA 024 geregelt.

Fahrzeuge und Geräte dürfen nur solange auf der Abstellfläche verbleiben, als sie für die Versorgungstätigkeit beim Luftfahrzeug benötigt werden. Die Bereitstellung oder Abstellung von Bodenfahrzeugen und Geräten darf nur auf den hierfür von dem Zivilflugplatzhalter zugewiesenen Flächen erfolgen. Behindernde oder vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge und Geräte werden vom Zivilflugplatzhalter kostenpflichtig entfernt.

3.1.3 Kommunikation

Jegliche Benutzung eines Mobiltelefons, ausgenommen Telefonieren mit Freisprecheinrichtung, ist während der Fahrt mit Kraftfahrzeugen im Sicherheitsbereich grundsätzlich untersagt. Ausnahmen dazu gelten bei geringer Geschwindigkeit und wenn es die Verkehrssituation erlaubt. Dienstliche (Funk-)Gespräche sind erlaubt, soweit dadurch die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Grundsätzlich gilt sowohl für Telefon-, Funk- als auch persönliche Gespräche die „**sterile Cockpit**“-Regel: Nicht notwendige Ablenkungen (auch laute Musik) sollen während des Fahrens vermieden werden, um die Konzentration des Fahrers nicht zu stören. Die Fahrzeugkabine soll zudem von losen Dingen, Abfall etc. freigehalten werden.

Die Funkgeräte (im Fahrzeug) dienen der Informationsweitergabe bzw. wechselseitigen Kommunikation zwischen Fahrzeugführer und der jeweiligen Abteilung bzw. der Airside Operations¹, unter Verwendung der definierten Rufnahmen. Die Funksprüche sind so kurz als möglich und so ausführlich wie nötig zu halten; eine bestimmte Phraseologie muss nicht verwendet werden. Die Reichweite der Funkgeräte erstreckt sich über den gesamten Vorfeldbereich; bei tragbaren Funkgeräten ist darauf zu achten, diese bei Ablegen in die dafür vorgesehenen Ladestationen zu stecken.

Ist der Fahrer sich seiner Position unsicher, so hat er seinen Vorgesetzten oder Airside Operations zu kontaktieren. Im Falle eines Funkausfalls sind die Lichtsignale der Flugplatzkontrollstelle zu beachten, die in der Schulungsunterlage für die Fahrerlaubnis Manövrierflächen nachzulesen sind.

3.2 Sicherheitsvorschriften

3.2.1 Allgemeine Sicherheitsvorschriften

Rauchen sowie der Umgang mit offenem Feuer (auch im Fahrzeug) ist in den nicht allgemein zugänglichen Flächen (inkl. Hangars) untersagt, ausgenommen gesondert gekennzeichnete Raucherbereiche.

Die Sicherheitszonen für Flugzeuge und Sicherheitsbestimmungen für Betankung von Luftfahrzeugen sind einzuhalten (s. Punkt 4).

Kabel- oder Schlauchverbindungen zum Flugzeug dürfen nicht überfahren werden.

Das Fahren und Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unterhalb des Flugzeugrumpfes oder der Tragflächen ist grundsätzlich verboten. Dies ist nur dann gestattet, wenn es zum Erreichen von Anschlüssen oder Bedienpunkten am Flugzeug unerlässlich ist. Dabei ist mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit zu fahren. Ist die Sicht des Fahrers behindert, hat er sich durch eine zweite Person einweisen zu lassen.

Bei Dunkelheit und bei Sichtbehinderung am Tag (z.B. bei Nebel, starkem Regen oder Schneefall) ist die Beleuchtung des Kraftfahrzeuges (Abblendlicht/Fahrlicht) einzuschalten.

Die Benutzung metallbeschlagener Schuhe ist auf dem Vorfeld untersagt.

Reifen mit Spikes sowie die Benutzung von Schneeketten bedürfen der Genehmigung des ADM.

¹ Alternativ kann die Airside Operations auch telefonisch unter DW 451 erreicht werden.

3.2.2 Warnbekleidung nach EN ISO 20471

In Bereichen, in denen Arbeitsflächen und Verkehrsflächen nicht getrennt als Flächen mit einer ausschließlichen Nutzungsart durch Kennzeichnung oder z. B. bauliche Abgrenzung ausgewiesen werden können oder sollen, gilt Tragepflicht von Warnbekleidung.

Die Warnbekleidung sollte ÖNORM EN ISO 20471 (Warnweste Klasse 2) entsprechen.

Tragepflicht besteht

- auf der gesamten Abstellfläche sowie den Fahrbereichen
- zu jeder Tages- und Nachtzeit
- für Fußgänger, Fahrradfahrer sowie Lenker von (E-)Scootern o.Ä..

Von der Tragepflicht ausgenommen sind:

- Fußgänger in einem verkehrskontrollierten Bereich (z.B. Passagiere beim Ein- und Aussteigen auf dem Vorfeld bzw. Fußgänger auf gekennzeichneten Gehwegen) sowie
- Beschäftigte in einem abgesperrten Bereich (z. B. mittels eines Bauzaunes).

Sonstige für eine Tätigkeit vorgeschriebene Schutzkleidung (z.B. Gehörschutz) ist verpflichtend zu tragen.



3.2.3 Verkehrshindernisse und Verunreinigungen (FOD)

Unter FOD (Foreign Object Debris, Fremdkörperbruchstücke) werden Gegenstände am Vorfeld oder auf den Manövrierflächen verstanden, die keine betriebliche oder luftfahrttechnische Funktion haben und eine mögliche Gefahr für den Betrieb von Luftfahrzeugen darstellen.

Typischerweise entsteht FOD durch verlorene/vergessene Gegenstände (z.B. Werkzeuge, Nägel/Schrauben), Bruchteilen von Koffern oder auch Asphalt sowie Fragmenten von LFZ oder Reifen. Diese Teile können von LFZ-Triebwerken eingesogen werden und somit das Luftfahrzeug beschädigen bzw. sogar zu Unfällen führen. Am Vorfeld können FOD durch Jet Blast zu gefährlichen Geschossen werden und Schäden anrichten bzw. Personen (Mitarbeiter, Passagiere etc.) verletzen.

Eine Verunreinigung von Flächen sowie verkehrsbehinderndes Abstellen und Liegenlassen von Gegenständen ist daher zu unterlassen. Insbesondere ist der Bereich der LFZ-Positionen unbedingt von Hindernissen freizuhalten. Der Verursacher hat verkehrsbehindernde Zustände sowie sämtliche Verunreinigungen, die insbesondere bei LFZ-Abfertigung, Abstellung, Unterstellung oder sonstigen Arbeiten entstehen, umgehend zu beseitigen.

Können Verschmutzungen bzw. Fremdkörper (auch jene, die nicht selbst verursacht bzw. verkehrsbehindernd abgestellt wurden) nicht eigenständig sofort beseitigt werden, so ist unverzüglich der ADM (DW 451) oder die Vorfeldkontrolle (DW 454) zu verständigen und eine Beseitigung zu beantragen.

Zusätzlich werden die Manövrierflächen und Vorfelder im Zuge der Kontrollfahrten durch den ADM auf FOD überprüft, der ggf. eine Reinigung (z.B. mittels Kehrteppich) veranlasst (s. dazu VAA 004).

3.2.4 Sicherheitsvorschriften im Bereich des Tanklagers

Das Tanklager und die Abstellfläche der Tankwagen dürfen nur nach vorheriger Absprache und unter Einhaltung folgender Sicherheitsstandards betreten werden:

- Eine persönliche Schutzausrüstung (Sicherheitsschuhe, Warnweste, Anstoßkappe, Schutzbrille, Gehörschutz) ist zu tragen.

- Das Mitführen von nicht Ex-geschützten Geräten ist untersagt (Handy, Funkgerät etc.).
- Rauchen und Hantieren mit offenem Licht und Feuer verboten!
- Den Anweisungen des Tankpersonals ist Folge zu leisten.

Die am Tanklager angrenzenden Manipulationsflächen (Auslagerung und Einlagerung) gelten während der Manipulation mit Treibstoff als explosionsgefährdete Bereiche (gemäß VEXAT), daher finden auch hier während dieser Vorgänge die oben angeführten Sicherheitsbestimmungen Anwendung.

Weiters sind Arbeiten im angrenzenden Bereich des Tanklagers mit schwerem und/oder funkschlagendem Gerät vorher abzuklären.

3.2.5 Personenbeförderung und Ladung

Grundsätzlich dürfen Personen nur mit dafür zugelassenen Fahrzeugen und in diesen nur auf hierfür ausgewiesenen Sitzplätzen (bzw. Stehplätzen²) befördert werden.

Die Ladung ist vom Ladepersonal verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen zu sichern. Der Fahrer hat sich vor Fahrtantritt vom ordnungsgemäßen Zustand der Ladung zu überzeugen.

Die zulässigen Nutzlasten dürfen nicht überschritten werden.

3.3 Verhalten für Verkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis

3.3.1 Fußgänger

Fußgänger müssen vorhandene Gehwege benutzen. Muss wegen der örtlichen Verhältnisse (z.B. kein Gehweg vorhanden) die Fahrbahn benutzt werden, so ist unmittelbar neben der Straßenbegrenzung außerhalb der Fahrbahn entgegengesetzt zur Fahrtrichtung hintereinander zu gehen.

Piloten und Passagieren von Luftfahrzeugen, die auf der Abstellfläche GAC oder auf der Ostseite der Hauptabstellfläche abgestellt sind, ist es untersagt, zu Fuß vom LFZ zum Abfertigungsgebäude der Allgemeinen Luftfahrt oder retour zu gehen.

Das Queren der Rollgasse auf der Hauptabstellfläche ist Fußgängern und einspurigen Fahrzeugen untersagt.

Das Betreten der Manövrierflächen (Piste, Rollbahnen, etc.) und der dazu gehörenden Sicherheitsstreifen ist verboten. Ausnahmen von diesem Verbot können vom ADM genehmigt werden; zudem ist eine Funkfreigabe durch den TWR erforderlich.

3.3.2 Einspurige Fahrzeuge

Die Einfahrt mit privaten Fahrrädern, E-Scootern oder anderen einspurigen Fahrzeugen ist zum Zwecke des Arbeitswegs erlaubt, unter Einhaltung aller Sicherheitsbestimmungen (Warnbekleidung, erlaubte Fahrwege, etc.). Eine weitere Verwendung im Dienst ist nicht gestattet.

Fahrräder dürfen **grundsätzlich** nur am Hauptvorfeld auf der Betriebsstraße entlang der Gebäude (Verwaltungsgebäude, Betriebsgebäude, Terminal 1, Terminal 2, Hangar 2) benutzt werden. Ist in Ausübung der dienstlichen Tätigkeit ein Zufahren mit einem Dienstfahrrad zu den W- bzw. VT-Positionen am Hauptvorfeld erforderlich, so ist dies unter entsprechender Vorsicht erlaubt. Die in der Sicherheitszone um abgestellte LFZ anwendbaren Vorschriften (siehe Punkt 4.) sowie alle sonstigen Sicherheitsbestimmungen (z.B. Warnbekleidung) sind strikt einzuhalten.

² z.B. bei Passagierbussen

E-Scooter (Elektroscooter), Segways, E-Boards und andere elektrisch betriebene Klein- und Miniroller dürfen **ausschließlich am Hauptvorfeld auf der Betriebsstraße entlang der Gebäude benützt werden**. Die Ausstattung dieser elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller **hat gemäß § 88b StVO zu erfolgen** (z.B. Bremsvorrichtung, Rückstrahler, Licht).

Das Queren der Rollgasse mit einspurigen Fahrzeugen (Fahrrädern, E-Scootern etc.) ist verboten!

3.4 Verhalten in Fahrbereichen

3.4.1 Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Höchstgeschwindigkeit auf sämtlichen nicht allgemein zugänglichen Flächen ist auf 30 km/h begrenzt.



Einsatzfahrzeuge, Leitfahrzeuge sowie Winterdienstfahrzeuge im Einsatz (mit eingeschaltetem RKL) sind, soweit es ihr Einsatz erfordert, nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung gebunden.

Unabhängig davon ist die Fahrgeschwindigkeit den jeweiligen Straßen-, Verkehrs- und Sicherheitsverhältnissen sowie den Eigenschaften des Fahrzeugs und der Beladung anzupassen. In der Sicherheitszone um abgestellte Flugzeuge ist das Fahren nur in Schrittempo erlaubt.

3.4.2 Fahrstraßen

Markierte Fahrstraßen dürfen grundsätzlich nicht verlassen oder durch abgestellte Hindernisse blockiert werden. Liegt ein Fahrziel abseits von Fahrstraßen (Flugzeugpositionen, Geräteabstellflächen), ist so lange wie möglich die markierte Fahrstraße zu benutzen. Zur Fahrstraße zurück ist der kürzeste Weg zu wählen. Das Kreuzen einer oder mehrerer Positionen ist nicht gestattet! Fahrtrichtungsänderungen sind rechtzeitig anzuzeigen.

Das Queren der Rollgasse auf dem Hauptvorfeld ist unter Berücksichtigung des LFZ-Rollverkehrs bei ausreichender Sicht nur auf den markierten Rollgassenquerungen gestattet. Wenn sich das LFZ bereits auf 200 m genähert hat, ist das Queren untersagt. Beim Queren hinter einem LFZ ist auf die Sicherheitsabstände zu achten.

Das Verlassen der Fahrstraßen und Queren der Rollgasse an anderen Stellen als der markierten Betriebsstraße, sowie das Befahren von Positionen etc. ist den folgenden Fahrzeugen, soweit es ihr Einsatz verlangt, gestattet:

- Einsatzfahrzeuge mit eingeschaltetem Rundum-Kennlicht und/oder Folgetonhorn
- Fahrzeuge der Airside Operations mit eingeschaltetem orangen Drehlicht
- Follow-Me-Fahrzeuge mit eingeschaltetem gelben Drehlicht
- Fahrzeuge der Sicherheit
- LFZ-Schlepper im Arbeitseinsatz – erkennbar am eingeschalteten orangen Drehlicht
- Fahrzeuge des Winterdienstes im Arbeitseinsatz – erkennbar am eingeschalteten orangen Drehlicht

Bei der Überfahrt vom Hauptvorfeld zum GAC Vorfeld ist aufgrund von eventuell am Exit 2 stattfindendem Rollverkehr nur in Schrittgeschwindigkeit in den Exit 2 einzufahren!

Fahrzeuge und Geräte (mit Ausnahme von Leitfahrzeugen) dürfen nicht im Sicherheitsbereich von Rollbahneinmündungen halten (Sicherheitsabstand 43,5 m zur Rollbahnmittellinie).

3.4.3 Ein- und Ausrollen von LFZ

Der Abfertigungsprozess eines LFZ beinhaltet neben dem Einwinken auf die Position auch das Aus- und Einsteigen der Passagiere, Aus- und Einladen des Gepäcks, Betankung, Bodenstromversorgung, Reinigung sowie alle weiteren notwendigen Dienstleistungen. Die

jeweils zu beachtenden Gefahren (z.B. Dangerous Goods beim Be-/Entladen) werden den betroffenen Mitarbeitern in separaten Schulungen nähergebracht.

Besondere Vorsicht am Vorfeld ist beim Ein- und Ausrollen von LFZ zu/von den Positionen geboten.

Ein Durchfahren zwischen einem Leitfahrzeug (Follow Me) und dem gelotzten Luftfahrzeug ist verboten. Während des Einwinkvorgangs darf ebenfalls niemand zwischen dem Einwinker und dem LFZ durchgehen oder durchfahren. Das gilt auch bei der Lotsung von Fahrzeugkolonnen.

Während des Anlassvorganges ist jeder Aufenthalt im Bereich der Triebwerke verboten.

Beim **Ausrollen eines LFZ** ist besonders auf Jet Blast (Abgasstrahl) zu achten. Die Gefahr des Jet Blast ist erst vorüber, wenn das Flugzeug völlig ausgedreht auf der Rollgasse rollt. KFZ-Lenker haben solange auf der Fahrstraße im Bereich der Nebenposition zu halten.

Das Kreuzen des Weges eines ausrollbereiten Luftfahrzeuges ist nicht erlaubt. Ein ausrollberechtigtes Luftfahrzeug ist daran zu erkennen,

- dass die Triebwerke bereits laufen
- dass die am Rumpf des LFZ rot blinkenden Zusammenstoßwarnleuchten (Antikollisionslichter) eingeschaltet sind
- dass die Bremsklötze vom Fahrwerk entfernt und die Geräte sowie die Treppen abgezogen sind
- dass der Techniker die Sprechgarnitur (Sprechverbindung zum Cockpit) abgezogen hat.

Bei Fluglinien, bei denen kein Techniker eingesetzt wird, gelten die Anweisungen und Handzeichen des Marshalls, der dem Piloten vor dem Abrollen die Hindernisfreiheit anzeigt.



Kann ein LFZ nicht selbst von der Position abrollen, wird es gepusht. Neben den rot blinkenden Antikollisionslichtern des Flugzeuges gilt hier besondere Beachtung des Schleppfahrzeuges, das die orange Drehleuchte und die Warnblinkanlage einschaltet, sobald der Push-Vorgang beginnt. KFZ-Lenker haben spätestens bei Erkennen eines der vorangeführten Signale bzw. bei Erkennen, dass das LFZ in Bewegung ist, im Bereich einer Nebenposition anzuhalten.

Auf den Vorfeldern sind Fahrzeuge und Geräte so weit zurückzusetzen, dass die Hindernisfreiheit für vorbeifliegende Luftfahrzeuge sichergestellt ist (mind. 7,5 m zwischen Tragflächenende und Fahrzeug).

Besondere Vorsicht ist beim Heranfahren an LFZ und beim Rückwärtsfahren geboten. Ist die Sicht behindert, muss sich der Fahrer einweisen lassen (s. dazu 4.5). Am Boden liegende Kabel- und Schlauchverbindungen zum Flugzeug dürfen nicht überfahren werden.

3.5 Vorrangregeln

Vorrang vor jedem anderen Verkehr haben mit Eigenkraft rollende und geschleppte LFZ sowie Fahrzeuge des ADMs / Einsatzleiters mit eingeschaltetem orangen Blitzlicht, Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht (und ggf. Folgetonhorn) und Leitfahrzeuge (Follow-Me-Fahrzeuge) mit gelbem Blitzlicht, die ein LFZ führen.

Einsatzfahrzeuge mit eingeschaltetem (blauem, gelbem oder orangem) Rundum-Kennlicht (RKL) sind nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung gebunden und können die Fahrstraßen verlassen, soweit dies ihr Einsatz erfordert. Diesen Fahrzeugen ist ungehinderte Fahrt zu ermöglichen und unbedingt Vorrang zu gewähren. Die Verwendung der RKL (blau, gelb oder orange) befreit den Fahrer jedoch nicht von der Verpflichtung, die Sicherheit des Verkehrs zu beachten. Es dürfen keine Personen gefährdet oder Sachen beschädigt werden.

Fahrzeuge, die von Leitfahrzeugen geführt werden, Winterdienstfahrzeuge im Einsatz, Passagierbusse und Tankfahrzeuge haben gegenüber anderen Fahrzeugen Vorrang.

Bei Zusammentreffen der oben angeführten Fahrzeuge haben in folgender Reihenfolge Vorrang:

1. rollende und geschleppte LFZ
2. Einsatzfahrzeuge
3. Leitfahrzeuge
4. Winterdienstfahrzeuge im Einsatz
5. Fahrzeuge, die von Leitfahrzeugen geführt werden
6. Passagierbusse
7. Tankfahrzeuge

Passagiere, die vom Abfertigungsgebäude zum Luftfahrzeug bzw. umgekehrt gehen, haben Vorrang vor sämtlichen Bodenfahrzeugen.

Fahrzeuge, die auf Fahrstraßen fahren, haben Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die sich von anderen Flächen kommend in die Fahrstraße einordnen. Ansonsten hat gemäß StVO das von rechts kommende Fahrzeug Vorfahrt, sofern die Vorfahrt nicht durch Verkehrszeichen anders geregelt ist.

3.6 Halten und Parken

Für das ständige Abstellen von Fahrzeugen im Vorfeldbereich ist eine Genehmigung der SFG erforderlich. Das Parken von Fahrzeugen ist nur auf den von der SFG zugewiesenen Flächen zulässig. Das Fahrzeug ist gegen Abrollen zu sichern.

In folgenden Bereichen herrscht strenges Parkverbot:

- auf schraffierten sowie mit Zickzacklinien gekennzeichneten Flächen (s. oben)
- über Unterflurhydranten (s. oben)
- vor Notausgängen
- auf Fahrstraßen, ausgenommen vor dem GAC-Terminal zum Be- bzw. Entladen von Passagieren,
- im Bereich der Feuerwehrausfahrt
- vor den Hangars sowie

- vor der Ankunft und vor den Gates, sofern das Terminal in Betrieb ist. Ausgenommen hiervon sind Passagierbusse zum Zweck des Ein- bzw. Aussteigenlassens sowie Einsatzfahrzeuge.

Das Halten oder Parken hinter Fahrzeugen, die nur rückwärts wegfahren können, ist untersagt.

Der Fluchtweg für Tankfahrzeuge in Fahrtrichtung geradeaus ist unbedingt freizuhalten, ausgenommen ein internes Verfahren des Tankdienstes schreibt eine andere Regelung vor.

4 Sicherheitszone um ein abgestelltes Flugzeug

4.1 Allgemeines

Die Sicherheitszone um ein abgestelltes LFZ wird von einer gedachten Linie (der Sicherheitsstopp-Linie) begrenzt, die in einem Abstand von 5 m von Tragflächen, Bug und Heck um das Flugzeug verläuft.

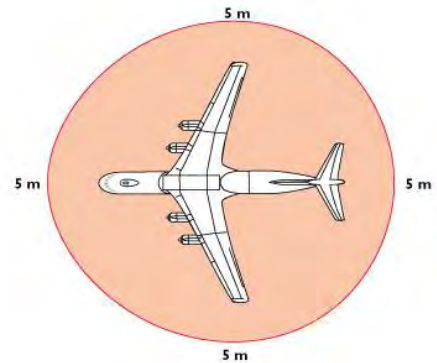
Das Betreten oder Befahren dieser Zone ist nur dann gestattet, wenn dies zur Abfertigung des Luftfahrzeuges notwendig ist. In dieser Zone ist mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Das Manövrieren von Fahrzeugen und Geräten hat mit größter Sorgfalt zu erfolgen.

Lade- und Abfertigungsgeräte sowie Fahrzeuge dürfen erst dann an das LFZ herangefahren werden, wenn die Triebwerke zum Stillstand gekommen und die Parkbremsen gesetzt bzw. Bremsklötze vorgelegt sind (Ausnahme: Ground Power Unit). Sämtliche Fluchtwege sind freizuhalten.

Bei der Aufstellung von Geräten und Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass sich die Höhe des Flugzeuges über Grund bei der Be- und Entladung verändert. Es ist deshalb ein entsprechender Abstand zwischen Gerät bzw. Fahrzeug und LFZ einzuhalten.

Während des Anlassvorganges dürfen sich nach Abziehen der Fluggasttreppen keine Fahrzeuge, Geräte oder Ähnliches im Bereich der Notausstiege befinden, um im Notfall ein ungehindertes Ausfahren der Notrutschen zu gewährleisten.

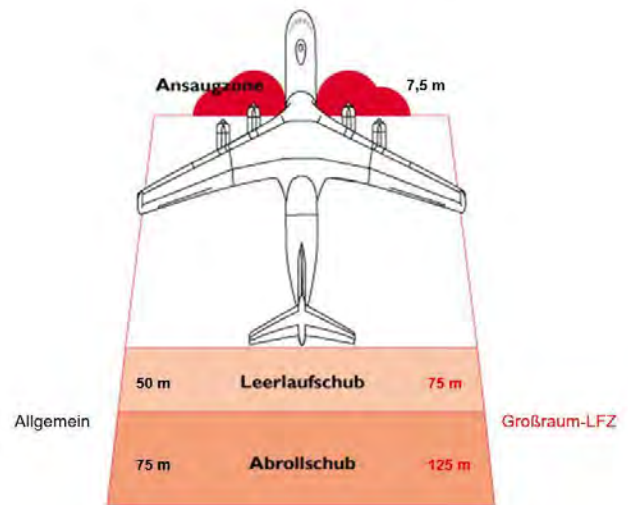
Die Geräte bzw. Fahrzeuge sind, wenn sie nicht gerade für den Abfertigungsvorgang benötigt werden, auf den markierten Geräteabstellflächen zu positionieren. Bei starkem Bodenwind von mehr als 40 Knoten (ca. 74km/h) sind zur Abfertigung nicht unmittelbar benötigte Geräte und Fahrzeuge darüber hinaus zu sichern.



4.2 Strahltriebwerke

Vor (im Leerlauf) laufenden Triebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mind. 7,5 m (Ansaugzone) einzuhalten. Hinter Flugzeugen mit laufenden Triebwerken ist bei Leerlauf (bzw. -schub) ein Sicherheitsabstand von mind. 50 m, bei Großraumflugzeugen (z.B. A330/340, B747, MD11, B767 sowie B757) von mind. 75 m (Abgaszone) einzuhalten.

Hinter mit Eigenkraft rollenden oder anrollenden Flugzeugen (Abrollschub) ist ein Sicherheitsabstand von 75 m, bei Großraumflugzeugen wie A330/340 und B757 von 125 m einzuhalten. Geräte mit großer Windangriffsfläche sind bei Jet Blast-Gefahr zu entfernen.



4.3 Propellertriebwerke

Der Drehbereich von Propellern darf zu keiner Zeit betreten oder befahren werden.

Hinter einem LFZ mit laufenden Propellern ist ein Sicherheitsabstand von mind. 20 m einzuhalten.



4.4 Be- und Enttankung

4.4.1 Jet A1-Kraftstoff

Während der Be-/Enttankung dürfen keine Fahrzeuge (ausgenommen Tankfahrzeuge) in Tankentlüftungsbereichen abgestellt werden. Der Tankentlüftungsbereich entspricht ausgehend von der Tankentlüftungsöffnung einem Zylinder mit 4 m Grundflächen-Radius. Die Tankentlüftungsöffnungen befinden sich an den Tragflächenenden und – bei Flugzeugen mit zusätzlichem Rumpf-Tank – am Ende des rechten Teils des Höhenleitwerkes (Horizontal Stabilizer).



4.4.2 Unterweisung lt. § 6 Abs. 2 VEXAT

Die Unterweisung laut § 6 Abs. 2 VEXAT (Verordnung explosionsfähige Atmosphären) gilt für Personen, die in explosionsgefährdeten Bereichen (Ex-Bereich) Arbeiten verrichten.

Folgende Bereiche werden als explosionsgefährdet definiert: **Abstellflächen**

Zonenfestlegung: Zone 2 (lt. § 12 Abs. 1 VEXAT)

Beschreibung: Kerosin wird von Tankfahrzeugen in die Flugzeugtanks gepumpt. Die Gasphase im Flugzeugtank wird beim Befüllen über die Entlüftungsöffnung an den Enden der Tragfläche nach außen geführt. Die Ausblasgeschwindigkeit an den Öffnungen ist von der Befüllgeschwindigkeit abhängig.

Ex-Bereich: Der Ex-Bereich wird mit einem Radius von 4 m um die auf den Boden projizierte Entlüftungsöffnung zylinderförmig nach oben definiert.

Maßnahmen: Es dürfen sich nur explosionsgeschützte Arbeits- und Betriebsmittel in diesem Bereich befinden. Für Arbeitnehmer ist eine persönliche Schutzausrüstung erforderlich (Schuhe, Kleidung).

Bei Überfüllung der Flugzeugtanks: Vorgehen nach Alarmplan.

4.4.3 Verhalten bei übergelaufenen Kraftstoffen

Ist Kraftstoff übergelaufen oder verschüttet worden, so dürfen bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung keine Fahrzeuge in einem Sicherheitsabstand von 15 m verkehren.

Das Starten, Abstellen, In-Betrieb-Setzen oder Umstellen von Fahrzeugen und Geräten ist verboten. In Kraftstoffpfützen stehende Fahrzeuge dürfen nicht gestartet oder mit eigener Kraft herausgefahren werden.

Es ist unverzüglich die Flughafenfeuerwehr (DW 456) zu verständigen, die anhand des Alarmplanes vorgeht und weiters den Tankwagenfahrer, die Flugplatzkontrollstelle und den ADM verständigt.

Rauchen und Gebrauch von offenem Feuer ist strengstens verboten!

4.5 Rückwärtsfahren von Kraftfahrzeugen in der Sicherheitszone

In der Sicherheitszone um ein abgestelltes Flugzeug ist beim Rückwärtsfahren die Gefahr, einen Unfall zu verursachen, besonders groß. Rückwärtsfahren und Zurücksetzen von Kraftfahrzeugen ist nur gestattet, wenn die örtlichen Gegebenheiten das Vorwärtsfahren nicht zulassen.

Der Kraftfahrer hat sich beim Rückwärtsfahren davon zu überzeugen, dass sein Fahrweg hindernisfrei ist. Ist die Sicht des Fahrers durch die Bauart, Beladung des Fahrzeuges oder durch andere Umstände versperrt oder erschwert, hat sich der Fahrer durch eine zweite Person einweisen zu lassen. Die Beobachtung der Fahrbahn nach hinten allein durch den Rückspiegel genügt in diesem Fall nicht.



Die einweisende Person hat sich durch Augenschein davon zu überzeugen, dass der Fahrweg hinter dem Fahrzeug frei ist. Während der Rückwärtsfahrt hat der Kraftfahrer ständig Blickverbindung zur einweisenden Person zu halten und nach deren Zeichen zu fahren. Die einweisende Person hat ihren Platz grundsätzlich so weit seitlich entfernt vom Kraftfahrzeug zu wählen, dass sie selbst nicht gefährdet werden kann und freie Sicht sowohl hinter das Fahrzeug als auch zum Kraftfahrer hat.

Fehlt in schwierigen Fällen eine Übersicht nach hinten, so ist eine dritte Person seitlich hinter dem Fahrzeug einzuteilen, die mit der zweiten einweisenden Person ständig Blickverbindung haben muss. Die Zeichen an den Kraftfahrer sind von der vorderen einweisenden Person zu geben.

Der Kraftfahrer darf einen Gang erst unmittelbar vor dem Anfahren einlegen. Beim Anhalten ist der Gang wieder herauszunehmen. Den Rückwärtsgang darf der Fahrer erst dann einlegen, wenn ihm die einweisende Person gemeldet hat, dass die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug frei ist.

Für das Rückwärtsfahren hat der Kraftfahrer die nach den Umständen geringstmögliche Geschwindigkeit zu wählen.

Die einweisende Person hat dem Kraftfahrer verständliche Hinweise zu geben.

5 Besondere Verfahren

5.1 Verhaltensregelung bei schlechter Sicht (Low Visibility Procedure)

Bei Absinken der Sichtwerte bzw. Wolkenuntergrenze unter bestimmte Werte werden seitens der ACG und SFG bestimmte Regelungen eingehalten, um einen reibungslosen Ablauf des Flugplatzbetriebes zu gewährleisten.

Low Visibility am Vorfeld bedeutet eine Bodensicht von 400m oder weniger; bei diesen Sichtverhältnissen wird vom ADM das besondere Verfahren LVP (Low Visibility Procedure) am Vorfeld in Kraft gesetzt.



LVP ist luftseitig durch eingeschaltete orange Rundumleuchten an neuralgischen Punkten, nämlich Tor 3, Tor 5, an den Beleuchtungsmasten bzw. an der Gebäudefront (Betriebsgebäude, Terminal 1 und Terminal 2) erkennbar.

Sind diese Rundumleuchten eingeschaltet, ist am Hauptvorfeld folgendes zu beachten:

- Das Queren der Rollgasse am Main Apron von West nach Ost bzw. umgekehrt darf nur in Begleitung eines Lotsenfahrzeuges (LVP-Lotse) erfolgen. Es darf dabei ausnahmslos nur die südliche Rollgassenquerung verwendet werden. Fahrzeuglenker haben ihr Fahrzeug vor der Querung der Rollgasse anzuhalten und auf das Lotsenfahrzeug oder die Freigabe (durch den LVP-Lotsen) zu warten.
- Betriebsstraßen sind strikt einzuhalten. Mit Ausnahme der beiden nördlichen Rollgassenquerungen am Hauptvorfeld können alle Betriebsstraßen uneingeschränkt befahren werden.
- Das Abblendlicht ist bei allen Fahrzeugen und Geräten einzuschalten. Drehlichter sind nur von Einsatzfahrzeugen im Einsatz und Follow-Me-Fahrzeugen einzuschalten.
- Es dürfen sich am Vorfeld nur Fahrzeuge bewegen, die unbedingt für die LFZ-Abfertigung erforderlich sind.
- Das Einfahren mit Privatfahrzeugen ist untersagt. Einfahren ist nur mit Fahrzeugen, die eine Zufahrtsberechtigung gemäß Punkt 2 dieser Verkehrsregeln haben, gestattet.
- Den Anweisungen der Airside Operations sowie der Follow-Me- bzw. Lotsenfahrer ist unbedingt Folge zu leisten. Zuwiderhandeln wird mit dem Entzug der Vorfeldberechtigung geahndet.

Zusätzlich ist bei eingeschalteten Rundumleuchten am GAC Vorfeld Nord zu beachten:

- Das Überqueren der Rollgasse darf nur am kürzesten Weg mit erhöhter Aufmerksamkeit erfolgen (z.B. auf Umgebungsgeräusche achten).
- Für das Zu- und Abrollen von LFZ darf ausschließlich der Exit 1 verwendet werden. Die Betriebsstraße führt über Exit 2 und kann daher uneingeschränkt benützt werden.
- Ankommende LFZ holt der Follow Me nach Erhalt einer Freigabe vom TWR am koordinierten Übergabepunkt ab (in der Regel entlang TWY mit Mittellinienbefeuerung ist das die Kreuzung TWY L mit Exit 3) und führt es via Exit 1 auf Position.
- Abfliegende LFZ werden vom Follow Me nach Erhalt einer Freigabe vom TWR via Exit 1 zu einem koordinierten Übergabepunkt auf einem mit Rollbahnmittellinienbefeuerung ausgestatteten TWY geführt (in der Regel Kreuzung TWY L mit Exit 3).

Mit dem Erlöschen der orangen Rundumleuchten ist das besondere Verfahren beendet und es tritt wieder normaler Flugbetrieb am Vorfeld in Kraft.

Vom Verbot zum Queren der Rollgasse bei Low Visibility sind folgende Fahrzeuge ausgenommen, wenn der Einsatz dies erfordert und sie direkt mit TWR in Verbindung stehen:

- die Fahrzeuge der Airside Operations bzw. des Einsatzleiters
- Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr im Einsatz
- Follow-Me-Fahrzeuge
- Winterdienstfahrzeuge während der Räumtätigkeit

5.2 Blitztätigkeit innerhalb 3 NM

Bei Blitztätigkeit innerhalb von 3 nautischen Meilen um den Flughafen (entspricht ca. 5 km; „Gewitter am Platz“) werden die am Vorfeld tätigen Mitarbeiter von Airside Operations über das Alarmingssystem Fact24 informiert. Die Mitarbeiter entscheiden, ob sie die Abfertigung einstellen. Betankungsvorgänge sind jedenfalls einzustellen.

Es wird empfohlen, sichere Unterstände im Gebäude oder in metallisch geschlossenen Fahrzeugen aufzusuchen sowie die Vorfeldabfertigung zu unterbrechen. Beim Anhalten des Boardingvorganges verbleiben Passagiere im Terminal, bzw. am LFZ.

5.3 Winterliche Verhältnisse



Aufgrund von Schnee und Eis ist im Winter das Unfallrisiko erhöht. Daher ist sind auf den nicht allgemein zugänglichen Flächen am Flughafen Salzburg die folgenden Regeln zu beachten:

Vor Inbetriebnahme von Fahrzeugen und Geräten sind diese von Schnee und Frost zu säubern. Das Abblendlicht ist einzuschalten. Geschwindigkeit und Fahrweise sind unbedingt den winterlichen Verhältnissen anzupassen.

Das Vorfeld wird vom Winterdienst von Schnee geräumt, zudem sind Streufahrzeuge im Einsatz. Daher ist es wichtig, Fahrzeuge und Geräte nicht behindernd abzustellen. Je schneller und gründlicher die Schneeräumung passieren kann, desto geringer ist die Gefahr, auszurutschen oder zu stürzen.

Das Ablassen von Trinkwasser aus Luftfahrzeugen darf nur unter Verwendung von geeigneten Auffangbehältern durchgeführt werden.

Eisflächen, die die Sicherheit von Passagieren und/oder Mitarbeitern gefährden, sind dem ADM (DW 451) zu melden.

5.4 Rollverkehr eines Code Letter E bzw. F LFZ

Code Letter E LFZ LFZ mit Spannweite von 52 m bis 64,99 m (z.B. A330, A340, IL96, B777, B747)

Code Letter F LFZ LFZ mit Spannweite von 65 m bis 79,99 m (z.B. A380)

Die Verfahren für Code Letter E und F LFZ sind in separaten Verfahrensanweisungen (VAA006 und VAA007) geregelt; hier werden nur die wichtigsten Punkte hervorgehoben.

Findet am TWY L eine Bewegung mit einem Code Letter E oder F LFZ statt, so ist die Betriebsstraße östlich der Positionen N1 – N4 bzw. östlich der Positionen E1 – E8 hindernisfrei zu halten. Bei Rollverkehr eines Code Letter F LFZ am TWY L ist zusätzlich die parallelverlaufende Umfahrungsstraße hindernisfrei zu halten.

Findet eine Luftfahrzeugbewegung mit einem Luftfahrzeug mit einer Spannweite von mehr als 52 m auf der Rollgasse M am Main Apron statt, so sind die Betriebsstraßen beiderseits der Rollgasse sowie die Rollgassenquerung Exit 3, hindernisfrei zu halten. [Des Weiteren ist der Vorplatz der EES-Einreisehalle, ab der strichlierten Linie zur Position W1, freizuhalten. Bei Rollverkehr von Code Letter F LFZ \(Spannweite von mehr als 65,0 m\) ist zusätzlich die Vorfeldstraße Nord und die Betriebsstraße südlich der EES-Einreisehalle hindernisfrei zu halten.](#)

Im Falle von LVP darf bei Rollverkehr eines Code Letter E LFZ nur besonders geschultes Personal auf der Ostseite eingesetzt werden. Dieses wird vom Follow Me darauf hingewiesen, dass die Betriebs- und Vorfeldstraßen freizuhalten sind.

Bei Zurollen eines Code Letter F LFZ zur Position W1 ist zusätzlich auf Hindernisfreiheit am Vorplatz der [EES-Einreisehalle](#) zu achten.

Bei Positionierung eines Code Letter F LFZ auf W1 wird die Betriebsstraße zwischen W1 und W2 sowie die Betriebsstraße östlich von W1 gesperrt. Wird ein Code Letter F LFZ auf W2 positioniert, wird die Betriebsstraße zwischen W1 und W2 gesperrt.

6 Verhalten bei Not- und Unfällen

6.1 Verkehrsunfall

Das folgende Procedere trifft auf Unfälle mit KFZ sowie auf Unfälle, bei denen KFZ und LFZ beteiligt sind, zu.

Absichern

Die Unfallstelle ist so abzusichern, dass nachkommende Fahrzeuge oder Geräte rechtzeitig anhalten können. Dies gilt insbesondere bei schlechter Sicht (wie z. B. Nebel, Dunkelheit etc.).

Hilfeleistung und Bergung

Verunglückte Personen sind zu retten und es ist eine medizinische Erstversorgung (Erste Hilfe) durchzuführen.

Meldung

Bei sämtlichen Unfällen und Sachbeschädigungen ist unverzüglich der ADM (DW 451) zu informieren, welche/r die Verständigung weiterer Einsatzkräfte übernimmt.

Die Unfallaufnahme erfolgt durch den ADM, bei Personenschaden durch die Polizei.

Beteiligte, Zeugen

Die Unfallbeteiligten und Zeugen müssen bis zum Eintreffen des ADM; oder der Polizei an der Unfallstelle verbleiben. Ist den Zeugen ein Verbleiben an der Unfallstelle wegen Erledigung dringender Aufgaben nicht möglich, so haben sie sich unmittelbar nach dem Wegfall des Hinderungsgrundes beim ADM oder der Polizei zu melden.

Die involvierten Fahrzeuge sollen ehestmöglich einer Überprüfung unterzogen werden, um etwaige (ggf. nicht sichtbare) Beschädigungen feststellen und beheben zu können.

6.2 Arbeitsunfall

Zieht sich jemand während der Arbeit Verletzungen zu, so ist die Airside Operations zu informieren, um den Arbeitsunfall aufzunehmen. Bei schweren Unfällen kann die Unfallmeldung über eine andere Person als die Verunfallte abgegeben werden; jedenfalls muss die Meldung zeitnah erfolgen, um die gesetzliche Meldepflicht von 5 Tagen einzuhalten.

6.3 Brand

Bei einem Brand ist unverzüglich die Flughafenfeuerwehr unter DW 456 oder der Notrufnummer DW 457 zu kontaktieren, die weitere Alarmierungsschritte veranlasst.

6.4 Notfall / Krise

Die entsprechenden Prozesse sind im Einsatzplan bzw. Handbuch Krisenmanagement nachzulesen.

7 Safety & Compliance

7.1 Verkehrsüberwachung

Für die Überwachung des Personen- und Fahrverkehrs auf nicht allgemein zugänglichen Flächen des Flughafens sind der Airside Operations Duty Manager (DW 451) und die Vorfeldkontrolle (DW 454) zuständig.

Den Anweisungen des ADM, der Vorfeldkontrolle, der Flughafensicherheit, der Follow-Me-Fahrer, des Feuerwehr- und Sicherheitsoffiziers und der Flughafenangehörigen mit Kontrollbefugnis ist Folge zu leisten. Gleiches gilt für Personen mit hoheitsrechtlichen Aufgaben, soweit sie im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit handeln (z.B. Polizei, BMK).

Bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln im nicht allgemein zugänglichen Teil ist der Flugplatzhalter befugt, diese zu ahnden. Die SFG behält sich das Recht vor, Fahrern, die sich verkehrsgefährdend verhalten (z.B. durch überhöhte Geschwindigkeit oder offenkundige Fahruntüchtigkeit) entsprechend den ZFBB die Einwilligung zum Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Flächen zu widerrufen (Entzug der internen Fahrerlaubnis und/oder Erlaubniskarte) bzw. diese an der Weiterfahrt zu hindern. Weniger schwerwiegende Verstöße gegen die Verkehrsregeln können Nachschulungen nach sich ziehen.

Der oben genannte Personenkreis ist zudem befugt, von Fahrzeugführern das Vorzeigen der internen Fahrerlaubnis zu verlangen und diese auf ihre Gültigkeit zu prüfen.

7.2 Human Factors

Human Factors befassen sich mit Umwelt-, Organisations- und Arbeitsfaktoren sowie menschlichen und individuellen Merkmalen, die die Gesundheit bzw. Sicherheit bei der Arbeit beeinflussen können. Darunter fallen u.a. die menschliche Physiologie (z.B. körperliche Probleme), Psychologie sowie Umgebungsbedingungen (z.B. Lärm). All diese Dinge können Auswirkungen auf die Aufmerksamkeit, Wahrnehmung und das Gedächtnis jedes Einzelnen haben, die sich im beobachtbaren Verhalten als falsche Entscheidungen oder Fehler manifestieren. Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang auch die (empfundene) Über- oder Unterlastung von Mitarbeitern.

Die 12 häufigsten Gründe für menschliche Fehler werden oft als „Dirty Dozen“ bezeichnet:

Die „Dirty Dozen“	
Mangel an Kommunikation	Selbstüberschätzung
Mangelndes Wissen	Ablenkung
Mangel an Teamarbeit	Müdigkeit
Mangel an Ressourcen	Druck
Mangel an Selbstbehauptung	Stress
Mangel an Aufmerksamkeit	Normen

Das Bewusstsein darüber, welche Ursachen Fehler haben (können), kann helfen, diese zu vermeiden. Dabei ist zu beachten, dass die oben angeführten Fehlerursachen auch zusammen auftreten können; z.B. kann ein Mangel an Ressourcen zu erhöhtem Stress führen oder Müdigkeit zu einem Mangel an Aufmerksamkeit.

Trotzdem werden immer wieder Fehler passieren; doch das Prinzip „Just Culture“ stellt sicher, dass Fehler, Unterlassungen oder falsche Entscheidungen nicht unter Strafe gestellt werden, solange nicht grob fahrlässig oder absichtlich gehandelt wurde.

7.3 Safety Management System

Alle am Flughafen tätigen Personen und Unternehmen tragen Verantwortung für einen reibungslosen Flugplatzbetrieb. Das Ernstnehmen dieser Verantwortung kann Verletzungen, Unfälle, Sachbeschädigungen und Beeinträchtigungen des Flugplatzbetriebes vermeiden.

Um sichere Arbeitsumgebungen und Arbeitsabläufe zu schaffen bzw. zu erhalten, werden durch das Safety Management System ständig Gefahren und Risiken identifiziert und überwacht. Alle Unternehmen und deren Mitarbeiter sind aufgerufen, jede die Sicherheit gefährdende Beobachtung oder Hinweise auf erforderliche Änderungen dem Safety Management mitzuteilen.

Diese Mitteilungen dienen einzig und alleine der Erhöhung der Sicherheit und werden nicht gegen den Melder verwendet. „Just Culture“ oder „Redlichkeitskultur“ ist der Schutz vor Konsequenzen bei fehlerhaftem Handeln. Unser Meldewesen gewährt Straffreiheit bei Fehlleistungen, sofern keine grobe Fahrlässigkeit und/oder kein absichtliches Fehlverhalten angewandt wurden.

Die Mitarbeiter aller am Flughafen Salzburg tätigen Unternehmen können und sollen Vorfälle und Gefahrensituationen mittels einer SMS-Meldung direkt an den Safety & Compliance Manager melden. Diese Meldungen können auch anonym erfolgen.

Folgende Meldewege sind möglich:

Internet:	www.safetylows.at	→ Safety Meldung
E-Mail:	sms@salzburg-airport.at	
SMS Postkasten:	im Betriebsgebäude beim schwarzen Brett neben der Zeiterfassung	
Fax:	+43 662 8580 458	

Um Wiederholungen von Vorfällen und Unfällen möglichst auszuschließen werden die Meldungen durch das Safety Management System untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden ohne Namensnennung in den dafür vorgesehenen Gremien veröffentlicht.

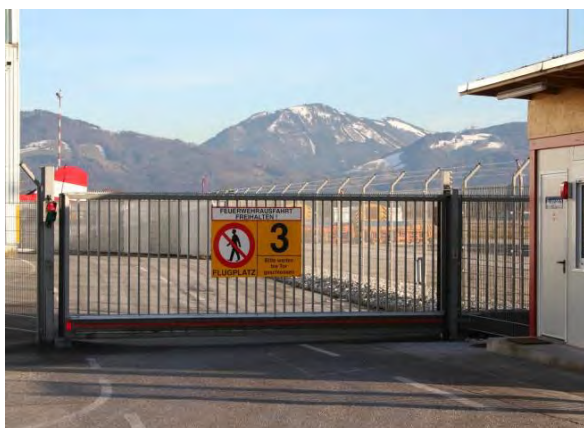
I. Anhang

I.1 Ein- und Ausfahrten

Tor 5: Hauptzu-/ausfahrt



Tor 3

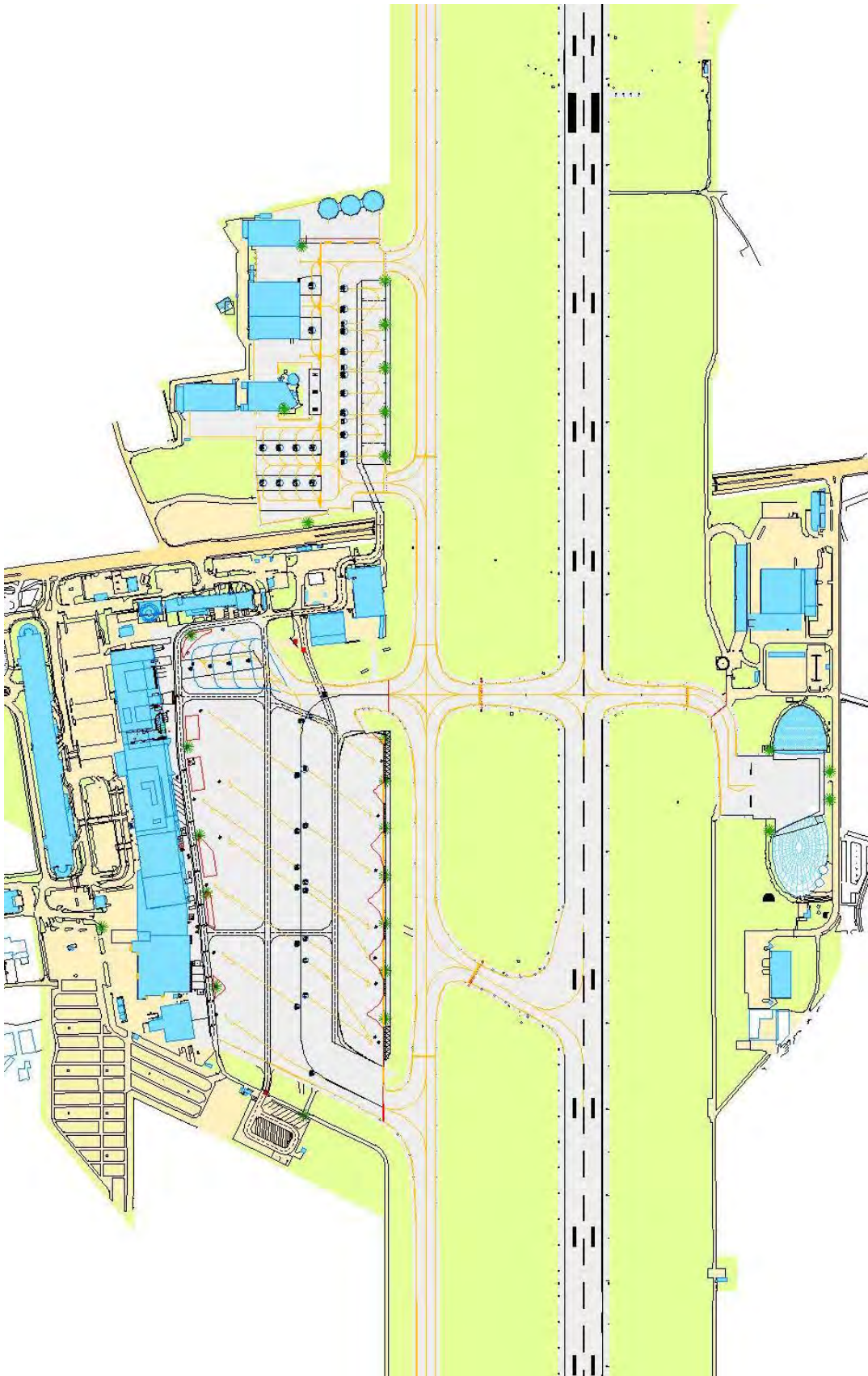


Tor 3.1



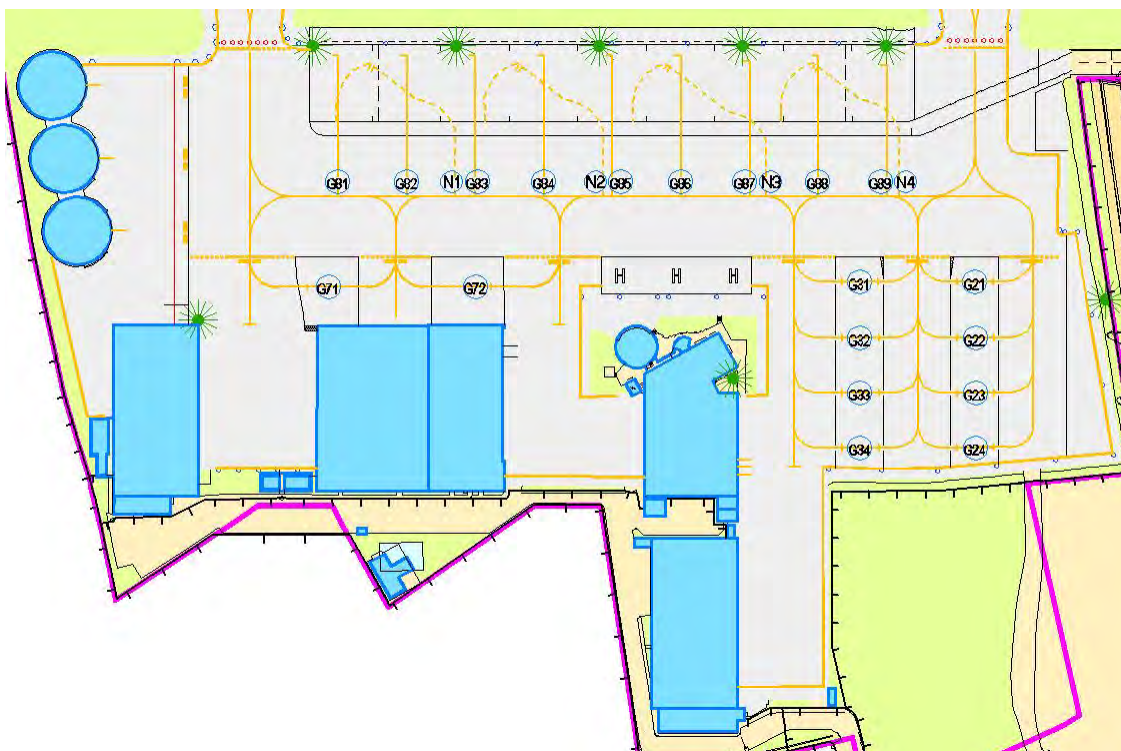
I.II Pläne

I.II.I Gesamtplan Vorfelder



S. iii

Das GAC Vorfeld (graue Fläche im Bild) wird durch die gelbe Markierungslinie, die am Rand der grauen Fläche verläuft, begrenzt. Die Hangars (blau im Bild) sind noch Teil des GAC Vorfelds. Auf der nördlichen Seite wird das GAC Vorfeld durch eine Grünfläche, bzw. durch die Exits begrenzt (im Bild rot gepunktete Linie als Grenze zu den Manövriervierflächen).



I.II.IV Areal Ost

Das Apron East (graue Fläche im Bild) ist durch Grünflächen bzw. durch die zwei Hangars begrenzt. Auf der westlichen Seite ist ein Tor (rot im Bild eingezeichnet) die Grenze.

